

Fredagen den 5 december

Kl. 09.00–10.45

---

### § 1 Anmälan om subsidiaritetsprövning

Talmannen anmälde att utdrag ur prot. 2014/15:11 för tisdagen den 2 december i ärende om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in från skatteutskottet.

### § 2 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

#### *Interpellation 2014/15:151*

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:151 Överskottsmålet  
av Fredrik Schulte (M)

Interpellationen kommer inte att kunna besvaras inom den föreskrivna tiden.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 3 december 2014

Finansdepartementet

Magdalena Andersson (S)

Enligt uppdrag

*Rikard Jermsten*

Expeditions- och rättschef

#### *Interpellation 2014/15:152*

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:152 Begreppet beräkningsteknisk överföring  
till hushållen

av Fredrik Schulte (M)

Interpellationen kommer inte att kunna besvaras inom den föreskrivna tiden.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.  
Stockholm den 3 december 2014  
Finansdepartementet  
Magdalena Andersson (S)  
Enligt uppdrag  
*Rikard Jermsten*  
Expeditions- och rättschef

*Interpellation 2014/15:172*

Till riksdagen

Interpellation 2014/15:172 FN-kritik mot långa häktningstider och omfattande restriktioner  
av Linda Snecker (V)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 22 januari 2015.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresa och andra åtaganden.  
Stockholm den 3 december 2014  
Justitiedepartementet  
*Anders Ygeman*

### **§ 3 Ärenden för hänvisning till utskott**

Följande dokument hänvisades till utskott:  
Propositioner  
2014/15:25 och 26 till justitieutskottet

Skrivelser  
2014/15:19 och 23 till arbetsmarknadsutskottet

*Svar på  
interpellationer*

### **§ 4 Svar på interpellationerna 2014/15:149 och 158 om miljöåtgärder på vägtrafiken**

Anf. 1 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP):

Herr talman! Sten Bergheden har frågat mig hur jag ser på olika åtgärder för att minska utsläppen inom transportsektorn generellt och på fordonssidan mer specifikt.

Johan Hultberg har vidare frågat mig när jag och regeringen avser att införa det nya bonus–malus-systemet samt hur jag och regeringen avser att säkerställa ett högt tempo i omställningen av Sveriges fordonsflotta, i avvaktan på införandet av ett bonus–malus-system, utan tillräckliga anslag till supermiljöbilspremien.

Herr talman! Transportsektorn står för drygt 30 procent av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser och nästan hälften av Sveriges utsläpp som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Jag håller därför helt med Sten Bergheden om att ytterligare åtgärder för att reducera sektorns klimatpåverkan behövs. Det är helt avgörande om vi ska lyckas nå klimatmålen.

Det finns en stor potential i en bättre och mer hållbar samhällsplanering som reducerar onödiga vägtransporter och gynnar transportslag med låg miljöpåverkan. En modernisering av Sveriges järnvägar och en förbättring av kollektivtrafiken är viktigt för att åstadkomma detta. Därför aviserade regeringen i budgetpropositionen en betydande satsning på drift och underhåll av landets järnvägar.

Naturvårdsverket pekade i sitt arbete med fokus på 2050 på att vägtransporter måste bli mer energieffektiva och alltmer gå över till ny teknik som elbilar och laddhybrider. De menade att återstående behov av annat drivmedel än el behöver täckas med förnybara drivmedel. I utredningen om en fossilfri fordonsflotta finns vidare ett omfattande underlag med en bred uppsättning åtgärder som regeringen beaktar i sitt fortsatta arbete.

Regeringen vill införa flera nationella åtgärder för att ytterligare minska utsläppen från transportsektorn.

För att minska utsläppen från lätta fordon vill regeringen införa ett så kallat bonus–malus-system där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället med en bonus och att fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid får högre skatt, det som kallas för malus. Den närmare utformningen av ett bonus–malus-system behöver emellertid bli föremål för en utredning.

I avvaktan på en utredning om utformningen av ett bonus–malus-system vill regeringen att supermiljöbilspremien förlängs. Hur långt anslaget för supermiljöbilspremien sedan räcker är avhängigt av hur många supermiljöbilar som säljs. Jag kommer därför att noggrant följa utvecklingen.

Regeringen vill också utreda hur en avståndsbaserad vägslitageskatt för svenska och utländska åkare kan utformas. En sådan skatt bedöms kunna öka möjligheten till styrning mot mer miljöanpassade fordon på de svenska vägarna och är ett viktigt styrmedel för den tunga trafiken.

För närvarande pågår ett arbete inom Regeringskansliet med att ta fram utredningsdirektiv angående ett bonus–malus-system och en vägslitageskatt. Skattefrågor är finansministerns ansvarsområde, och närmare frågor i dessa avseenden får jag därför hänvisa till finansministern.

Därtill vill regeringen införa ett nytt ekonomiskt styrmedel som ger långsiktigt goda villkor för hållbara biodrivmedel. Regeringen vill vidare ta till vara biogasens potential genom att ett metanreduceringsstöd införs.

Vidare vill regeringen införa ett nytt klimatinvesteringsstöd till kommuner och regioner. Regeringen satsar i sin budgetproposition 200 miljoner kronor extra för 2015 och 600 miljoner kronor per år fram till 2018. Exempelvis skulle en del av stödet kunna gå till investeringar i laddinfrastruktur för elbilar.

Åtgärder på fordonssidan i form av tekniska krav beslutas gemensamt på EU-nivå. EU:s koldioxidkrav för lätta fordon är ett exempel på en åtgärd som har haft stor betydelse för att minska utsläppen från fordonen. Det är angeläget att nya, tydliga och ambitiösa krav sätts på EU-nivå som styr på längre sikt än dagens regler. Liknande åtgärder för tunga fordon saknas i dag. Regeringen driver därför på kommissionen att verkligen lägga fram förslag om mätning av bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp även hos tunga fordon.

Anf. 2 STEN BERGHEDEN (M):

Herr talman! Tack för svaret, minister Åsa Romson! Jag hade ändå hoppats på att man i svaret kunde utveckla den tunga sidan lite mer. Det tas upp väldigt mycket om bonussystem på den lätta sidan men mest om skatter på den tunga sidan. Det görs mycket i dag för att förbättra både lastbilar och drivmedel och även annat kring den delen.

Vi är ett oerhört exportberoende land, och vi har långa avstånd. Vi är beroende av våra lastbilar för att våra företag och våra arbetstillfällen ska kunna stanna kvar här i Sverige.

Vi har redan i dag en av de absolut högsta beskattningarna på både diesel och andra delar inom åkerinäringen. Vi ser också en ökad konkurrens av olaglig trafik som kommer in över gränserna med sämre bilar, sämre rening och till och med olagliga bränslen som dessutom fylls på från de länderna. Man tankar här i Sverige för att kunna hålla nere bränslekostnaderna och kunna konkurrera med de svenska lagliga och mer miljövänliga åkerierna. Detta anser jag inte är acceptabelt, utan vi måste göra någonting åt detta för att få en bättre konkurrenssituation.

91 procent av de transporter som sker i Sverige går under 30 mil. Det betyder att alternativet järnväg inte existerar i de här sammanhangen, utan vi är beroende av en lastbilsflotta som fungerar. Vi har också miljövänliga lastbilar. Vi har två av världens största lastbilstillverkare här i Sverige, Scania och Volvo, och det är ingen tillfällighet. På grund av de långa avstånden och de stora transportbehoven har vi utvecklat två stora lastbilstillverkare här i landet, som också i sig skapar mycket jobb. Vi behöver samliga transportmedel: sjöfart, flyg och järnväg men också vägtransporter.

Herr talman! Jag skulle därför vilja fråga ministern ytterligare en gång: Vad har ministern tänkt göra för att se till att vi kan få längre och tyngre lastbilar, vilket gynnar miljön genom att man kan sänka bränslekostnaderna och öka konkurrenskraften för svenska företag att transportera sina varor? Hur har man tänkt vidare i den delen? Tänker man fortsätta att stötta en sådan utveckling när det gäller ETT-projekten och andra delar där man vill ha 74 ton, 90 ton, 30 meter och 34 meter? Det är bra för miljön här i Sverige om det går att få med sig mer gods per resa.

Jag skulle också vilja att ministern kunde utveckla lite mer hur hon ser på möjligheten att elektrifiera våra vägar på lång sikt, så att vi kan öka lastbilstrafiken på våra vägar och därmed öka både produktion och arbetstillfällen här i Sverige och också kunna konkurrera med lägre kostnader, tack vare att vi kan gå på direktel. Det finns projekt, planer och idéer på hur man skulle kunna utveckla en elväg. Sträckningen Malmö–Göteborg–Stockholm i en triangel skulle kunna kosta någonstans kring 14 miljarder och ha en relativt kort pay-off-tid, och det skulle sänka drivmedelskostnaderna.

Hur tänker ministern fortsätta detta arbete för att vi ska få en miljövänlig flotta?

Anf. 3 JOHAN HULTBERG (M):

Herr talman! Jag tackar klimat- och miljöminister Åsa Romson för svaret.

Vi är nog överens om att klimatet är vår tids verkliga ödesfråga. För svensk del handlar det mycket om att försöka ställa om vår transportsektor för att ta ytterligare steg i syfte att minska våra utsläpp. Precis som ministern sa i sitt svar står transportererna för ungefär en tredjedel av de samlade svenska utsläppen, så här måste Sverige göra ytterligare stora insatser för att ta sitt ansvar i klimatutmaningen och fortsätta att ligga i framkant.

Under Alliansens tid höjdes tempot i klimatarbetet. Utsläppsminskningstakten närapå fördubblades. Inte minst omställningen av fordonsflottan och transportsektorn tog ordentlig fart. När Alliansen tillträdde hade Sverige näst efter Albanien Europas äldsta och mest bränsletörstiga fordonsflotta. När Alliansen skrev bokslut efter åtta år rullade omkring 600 000 miljöanpassade bilar på de svenska vägarna.

Det var tack vare Alliansens politik – tack vare att vi hade infört nedsatta förmånsvärden för tjänstebilar, att vi hade hög beskattning på fossila bränslen, att vi hade infört miljöbilsbonus och att vi hade vidtagit många andra åtgärder.

Äntligen ser vi att utsläppen från transportsektorn sjunker. I fjol var det med 2 ½ procent, och jämfört med 2007, det år då utsläppen var som högst från transportererna i Sverige, har utsläppen minskat med 13 procent.

Alliansen vill gå längre. Vi vill fortsätta att minska utsläppen från transportsektorn. Det är därför vårt budgetalternativ, som vann kammarens gillande häromdagen, innehåller satsningar på 10 000 nya laddstolpar. Det innehåller också ett tydligt besked om att införa ett bonus–malus-system från den 1 januari 2017 och att vi fram till dess gör en rejäl satsning på supermiljöbilspremien.

Vi har sett att supermiljöbilspremien verkligen har fått igång försäljningen av de mest miljövänliga personbilarna, såsom elbilar och laddhybrider, och att intresset ökar rejält.

Pengar måste dock till. I det förslag som Åsa Romson företrädde fanns inte tillräckliga resurser, men tack vare Alliansens satsning blir det ytterligare 115 miljoner under 2015 och 2016. Det gör att de skapas förutsägbarhet för branschen. Man vet att det finns pengar i systemet, vilket gör att man kan få supermiljöbilspremien.

Jag är glad över att vi är överens om att införa ett bonus–malus-system i Sverige, men det är viktigt att vi inte tappar tempo fram till dess. Det är detta min interpellation handlar om, men ministern gav inte svar på hur hon avser att säkerställa att vi inte tappar tempo mellan i dag och fram till att bonus–malus-systemet införs.

Ministern gav inte heller svar på när regeringen hade avsett att införa systemet. Jag utgår dock från att eftersom Alliansens budgetalternativ vann häromdagen är det den 1 januari 2017 som gäller.

Tack vare att Alliansens budgetalternativ vann finns det som sagt ytterligare 115 miljoner kronor i systemet, vilket kommer att säkerställa att tempot i omställningen av transportsektorn inte går ned.

Herr talman! Ministern nämnde att det behöver utredas ytterligare exakt hur bonus–malus-systemet ska se ut. Så kan det säkert vara. Jag upplever, om jag har förstått saken rätt, att vi har en samsyn i att det är en bonus och en fordonsbeskattning som ska vara modellen.

Kan ministern säga när utredningen kommer att tillsättas så att vi säkerställer att det finns ett färdigt förslag i god tid innan den 1 januari 2017?

Anf. 4 STINA BERGSTRÖM (MP):

Herr talman! Jag tackar Johan Hultberg och Sten Bergheden för interpellationerna som ger oss möjlighet att debattera denna viktiga fråga med vår klimat- och miljöminister. Vi tre har diskuterat en fossilfri fordonsflotta många gånger genom åren.

Miljöpartiet har drivit många förslag för att få ned utsläppen från trafiken. Det handlar om flera saker, till exempel att få bättre fordon, vilket vi har fokus på i denna debatt. Det handlar också om att öka andelen förnybart och om att ställa om samhället till ett transportsnålare samhälle. Det handlar om bilen, bränslet och beteendet.

Miljöpartiet samlade ihop ett femtiotal förslag redan för ett år sedan när vi lade fram vår stora bilmotion *Klimatet och bilen – politik för bilism i ett hållbart samhälle*. Det är glädjande att se att många av dessa förslag återfinns i den rödgröna regeringens budgetförslag. Det är mindre glädjande att många av de bra förslag som vår klimat- och miljöminister presenterade inte finns i den budget som röstades igenom i onsdags.

Bonus–malus var ett förslag som Miljöpartiet motionerade om redan i början av förra mandatperioden, och det är sorgligt att det har tagit så lång tid att få det på plats. Jag håller med om att det är ett bra förslag, även om det som Miljöpartiet föreslog från början – att man ska få även en malus redan vid inköpstillfället – kanske är en bättre lösning. Jag har dock inget emot den lösning som Alliansen har presenterat och som ska utredas och införas så fort som möjligt.

Miljöbilsdefinitionen har krånglats till de senaste åren. När jag köpte miljöbil i början av seklet var en miljöbil en bil som gick på förnybara drivmedel. Det var en bil som gick på etanol eller biogas. Med de miljöbilsdefinitioner som har kommit efter det har vi i stället fått en ökning av dieselbilarna. Det är bra, för många av dem är energisnålare. Men vi har också fått problem med bilarna i våra städer i och med de partiklar och utsläpp som är knutna till just dieselbilarna. I dag rullar det faktiskt färre bilar som drivs med fossilfria drivmedel på våra vägar än vad det gjorde när Alliansen tillträdde.

Det är viktigt att vi tar fram mer förnybara drivmedel. Även här ser vi att Alliansen inte lyckades med att få ett regelverk på plats som gynnar de förnybara drivmedlen. Man öppnade upp för import av klimatsämre etanol från utlandet i stället för att se till att den etanol som görs i Norrköping fick bättre villkor.

Det finns mycket att säga om en fossilfri fordonsflotta. Det är synd att det stöd till laddstolpar som fanns i klimatinvesteringsprogrammet för städerna inte finns kvar. Jag skulle vilja höra lite mer av ministern hur regeringen tänkte om det programmet.

Jag vet att det finns fler saker för en fossilfri fordonsflotta i regeringens budget, men jag återkommer till det i nästa inlägg.

Anf. 5 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP):

Herr talman! Det är viktigt att vi kan minska klimatutsläppen i alla de sektorer som bidrar till detta, och vi har identifierat transportsektorn som

Sveriges akilleshäla. Hälften av utsläppen i den icke-handlande sektorn, det vill säga den vi styr över tydligt nationellt, görs i transportsektorn.

Sverige är ett land med mycket transporter, men vi har också en samhällsinfrastruktur som kan bygga på betydligt hållbarare regler.

Ett sätt är att minska behovet av onödiga vägtransporter som per definition kommer att leda till mer energianvändning och därmed risk för stora klimatutsläpp. Det ingår i det paket för stärkning av tåg- och kollektivtrafik som regeringen lade fram i sin budgetproposition, men som i sin helhet tyvärr möttes av kalla handen från allianspartierna.

Det handlar om nästan 2 miljarder kronor i satsningar på klimatinvesteringar i de lokala initiativ som drivs för till exempel en laddinfrastruktur för elbilar i Sverige. Det är 500 miljoner till stöd för kollektivtrafik i stadsmiljöavtal, enligt den utredning om fossilfri fordonsflotta som alliansregeringen tog fram men som man nu tydligen vill ta sin hand ifrån.

Det är över 1,2 miljarder i stöd redan 2015, som regeringen såg som helt nödvändigt för att rusta upp järnvägar och järnvägssträckor. I dag i Sverige vänder de tunga transporter av gods järnvägen ryggen för att man tycker att det är en osäker marknad. Godstågen går för långsamt, logistiken fungerar inte, man prioriterar inte godstrafiken, man får inte fram eldrift på rangerbangårdarna och så vidare.

Här har vi ett enormt uppdrag att förbättra för både tunga transporter och persontransporter så att de blir så miljö- och energieffektiva de bara kan. Tyvärr är hela paketet med spår-, tåg- och kollektivtrafikåtgärder lagt i malpåse fram till valet för att väljarna ska få ta ställning till om de tycker att det är tågtrafik vi ska satsa på i Sverige. Jag tror att tågtrafiken är den viktigaste långsiktiga vägen för att få ned utsläppen från och energianvändningen inom transportsektorn på sikt.

Den vägsektor vi har är en viktig del av transportnätet som vi kommer att behöva jobba oerhört aktivt med. Jag är glad att mitt parti och Socialdemokraterna har samverkat tydligt om de reformer vi har gjort de senaste åren för att minska utsläppen från lätta fordon, göra dem mindre bränsleslukande och underlätta för förnybara bränslen för att få in fler så kallade miljöbilar i systemet.

Där har steg tagits under de senaste åren, och de tog vi gemensamt. Men vi ser självklart att det var steg som också alliansregeringen var beredd att ta. Vi behöver driva detta vidare. Jag är glad att vi nu efter många år har landat i en samsyn om att vi behöver ett bonus-malus-system.

Regeringen har varit väldigt tydlig med att bonus-malus-systemet ska vara på plats senast i januari 2017, men vi har förhoppningar om att det ska kunna gå snabbare. Nu blir det tyvärr fördröjningar i systemet på grund av riksdagens hantering av budgetpropositionen. Vi hoppas dock att utredningen kommer på plats så snabbt som möjligt. Vi anser att supermiljöbilspremierna ska användas fram till dess.

Herr talman! Regeringen är helt engagerad i att minska utsläppen från transportsektorn.

Anf. 6 STEN BERGHEDEN (M):

Herr talman! Jag tackar ministern för försöket till svar på mina frågor. Jag noterar att jag inte fick svar på någon av dem. Jag utgår från att

ministern tar tillfället att i nästa inlägg svara på några av de frågor jag ställde.

Jag noterar också att ministern pratade mycket om kollektivtrafik och järnväg. Jag tycker att det är jätteviktigt, men just den här interpellationsdebatten handlar mer om den tunga trafiken och våra längre och tyngre lastbilar. Jag önskar att vi kan få lite svar om den biten.

Herr talman! Jag var i går på ett seminarium i Göteborg där man diskuterade längre och tyngre lastbilar. Man har gjort försök både med tyngre och längre och med containrar, virke och annat, och man har kommit fram till att det är oerhört positivt. Bränsleförbrukningen har minskat med 20 procent, vilket är ofantligt viktigt både för att öka effektiviteten och för att stärka svensk konkurrenskraft.

Man har samtidigt minskat lastbilsbehovet med 35 procent tack vare att varje lastbil får med sig mer last vid varje resa, vilket är bra för både trängsel och annat på vägarna. Man har kommit fram till att transportkostnaderna för företagen har minskat med 20 procent. Med de långa avstånd vi har att hantera här i Sverige stärker detta svensk konkurrenskraft. Man har också konstaterat att det inte blir något ökat vägslitage eller några omkörningsproblem.

Herr talman! Jag vet sedan tidigare att Miljöpartiet har drivit frågan om att ta bort våra undantag i EU. I dag får vi köra 25-25. Förslaget från miljöpartisterna har tidigare varit att sänka detta till EU-standard 40 ton och 18,75 meter.

Jag skulle gärna vilja ha ett svar av ministern, herr talman. Hur ser ministern på hur vi ska fortsätta att slåss för våra längre och tyngre lastbilar här i Sverige, som stärker och ökar vår konkurrenskraft? Anser ministern att svensk åkerinäring är för lågt beskattad i dag? Måste man lägga på en ny avgift och en ny skatt på denna näring som redan är den mest och hårdast beskattade åkerinäringen i hela Europa? Är den trots detta för lågt beskattad i Sverige?

Herr talman! Jag skulle vilja ha några fler kommentarer från ministern när det gäller satsningarna och att kunna gå vidare. Tänker man fortsätta att stödja ETT-projektet och den utvecklingen? När har vi i så fall ett beslut om att vi kan höja från 60 till 64 ton? Trafikverket och Transportstyrelsen har i sin utredning tagit fram att det är möjligt för regeringen att omedelbart fatta beslut om att höja till 64 ton.

I nästa steg kan man, precis som Finland, höja till 74 ton. Finland har 76 ton, men vi har en möjlighet att höja till 74 ton. Jag skulle gärna vilja veta om ministern har med i planerna att beslut om den delen ska fattas i rimlig tid.

Herr talman! Jag önskar att vi kan försöka återgå till lastbilsdiskussionen. Hur ser vi på de längre och tyngre lastbilarna? Tänker vi fortsätta att utveckla dem? Tänker vi gå vidare med projektet att försöka utveckla elmotorvägar? Det skulle sänka utsläppen oerhört mycket om vi lyckas lansera det. Det skulle också stärka vår konkurrenskraft och skapa jobb här i Sverige.

Anf. 7 JOHAN HULTBERG (M):

Herr talman! Man kan konstatera att det finns viktiga principiella skillnader mellan Moderaterna och Miljöpartiet i synen på transporter och på klimatpolitiken.



För mig som moderat är det oerhört viktigt att vi för en politik i Sverige som innebär att vi de facto sänker våra utsläpp och inte bara flyttar dem till andra länder. Som moderat kommer jag alltid att bekämpa utsläppen, aldrig bilen i sig. Men här finns principiella skillnader.

Jag har tidigare haft flera debatter med bland andra Stina Bergström om det som ledamoten Bergheden tog upp: längre och tyngre transporter för att därigenom möjliggöra för den tunga sidan att minska sina utsläpp.

Den tunga sidans utsläpp har som sagt ökat ganska kraftigt de senaste åren. Vad är Miljöpartiets svar till transportsektorn? Den vill minska sina utsläpp och ta sin del av klimatansvaret. Man förvägrar denna bransch möjligheten att göra utsläppsminskningar genom att ta till vara nya fordon och möjligheten att använda längre och tyngre transporter.

Bergström argumenterar att lastbilstransporternas konkurrenskraft stärks, men man måste faktiskt lyfta blicken och se på Sverige utanför Stockholms länstrafiks tunnelbanekarta. Vi har inte järnväg till varje hygge. Vi har inte järnväg till varje sågverk. Vi måste se att de olika transportslagen kan fungera tillsammans. Det är därför viktigt att möjliggöra för de tunga transporterna att sänka sina utsläpp och för det svenska näringslivet att stärka sin konkurrenskraft. Bara så kan vi på allvar ta klimatansvar.

När det gäller järnvägen, herr talman, vill jag påpeka att vi nu har en historisk infrastrukturplan. Det är ungefär 20 procent större anslag till infrastrukturen den kommande planperioden. Den är finansierad fullt ut.

När vi kom i regeringsställning 2006 ärvde vi ett luftslott där 60 miljarder saknades. Den dåvarande S-regeringen, som stöddes av Miljöpartiet, bedrev en första-spadtags-politik där man inte hade pengar till de satsningar man hade lovat att göra.

Klimat- och miljöminister Romson lyfter i sitt inlägg fram att man ville göra satsningar på något klokt – någon form av nyvunnet eller återinrättat Klimp-stöd till kommuner och landsting. Men om man tittar på de utvärderingar som gjorts av det systemet ser man att det var djupt ineffektivt – 11 procent av anslagen gick åt till administrativa åtgärder.

Konjunkturinstitutet konstaterar att 40 procent av bidragen, över 400 miljoner, kunde fördelas mer kostnadseffektivt. Den nya regeringens svar är märkligt nog att man vill återinrätta ett sådant system. Det förstår inte jag.

Men jag är glad att Alliansens budgetmotion har vunnit kammarens gillande, eftersom den de facto ger mer pengar till supermiljöbilspremien, vilket säkerställer att vi inte tappar tempo i omställningen. Motionen innebär ju att det blir stöd för 10 000 nya laddstolpar och att HVO, alltså syntetisk diesel, får bra skatteregler och möjlighet att öka i användning.

Något som också är viktigt att ha med sig är: Vi ser nu en utveckling av nya bränslen, så kallad drop in-fuel, som kan tankas i våra redan befintliga diesel- och bensinbilar. Vi får inte bara stirra oss blinda på om bilarna kan gå på biogas eller etanol, utan vi måste möjliggöra att minska utsläppen från den fordonsflotta som vi har i dag.

Jag välkomnar ministerns besked om att man skyndsamt vill införa bonus-malus-system, men jag upprepar: När kommer utredningen? När ser vi direktiven?

Anf. 8 STINA BERGSTRÖM (MP):

Herr talman! Det är viktigt att flytta över transporter från väg till järnväg, sa vår minister. Jag kan inte annat än hålla med om det.

Fiskarhedens sågverk i Malung försöker göra det. Man försöker köra sina 3 000–4 000 lastbilar per år på järnväg i stället. Nu funderar man på att ge upp det försöket, eftersom det har visat sig bli mycket dyrare.

Det är ett reellt problem i dag inte bara att järnvägen fungerar dåligt, med logistiken och att man har satsat för lite på underhåll, utan också att det faktiskt blir dyrare för många företag att transportera på järnväg. Det beror bland annat på att kostnaderna för att köra på väg har blivit mindre. Det är en sak som man måste jobba med för att få ned utsläppen från transporterna.

Jag tror också att det är viktigt att titta på att det finns olika förutsättningar mellan land och stad just när det gäller privatbilar. Vi som bor på landsbygden har svårare att klara oss utan bil, medan det finns stora förutsättningar för dem som bor i städerna.

Därför tänkte jag att just stadsmiljöprogrammet med 500 miljoner varje år som klimat- och miljöministern pratade om men som nu läggs i malpåse betyder mycket för de kommuner som har väntat på det bidraget, som har mycket idéer om hur man ska kunna minska utsläppen från trafiken just i städerna.

Jag skulle vilja höra om ministern vet mer konkret vilka projekt ute i landet som kommunpolitikerna nu tvingas lägga i malpåse i stället för att sätta igång.

Anf. 9 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP):

Herr talman! Jag ska börja med att försöka svara på en av interpellanternas frågor om långa, tunga lastbilar.

Regeringen verkar på EU-nivå för att göra det möjligt för längre och tyngre lastbilar att köra över gränserna mellan två eller flera medlemsstater som har likvärdiga regler för vikt och mått för tunga fordon, så det görs ett arbete i den delen. Alla preciserade frågor får interpellanten ställa till infrastrukturministern och då också kanske ställa sina frågor i interpellationen på ett sådant sätt att det blir infrastrukturministern som får återkomma beträffande vikter, laster och sådant.

I huvudsak handlar debatten om klimatutsläppen från transportsektorn. Man kan göra olika prioriteringar och se olika tyngdpunkter. Vad alliansregeringen gjorde, tillsammans med de EU-regler som har kommit under de senaste åren, för att underlätta för minskad bränsleförbrukning till exempel i lätta fordon, har varit ett steg. Men den större bilden är att man lät den svenska tåg- och kollektivtrafiken gå sönder utan att fylla på med tillräckligt mycket underhållsmedel och inte heller kom fram tillräckligt snabbt med planer på att modernisera och bygga ut tågtrafiken.

Det är precis som ledamoten Bergström säger: Många företag är mycket beroende av att deras godstransporter kan fungera på järnväg. Om man missköter det, vilket alliansregeringen gjorde, får man ett system där lastbilstransporterna ökar.

Jag skulle vilja säga: Även de i Sverige som inte skulle bry sig så mycket om klimatutsläppen har ett problem med den ökade

långtradartrafiken på våra stora vägar. Det är nämligen oerhört farligt trafiksäkerhetsmässigt att vi får så mycket större andel tunga transporter på vägnätet. Det sliter dessutom mycket hårt på vägnätet. Det är enorma kostnader i infrastruktursammanhang att underhålla vägnätet när vi får allt tyngre och allt fler långtradarare.

Herr talman! Det är mycket viktigt att se dessa storheter. När vi höjer banavgifterna, som alliansregeringen gjorde den senaste tiden – och inte säkerställer att de svenska åkarna får konkurrensmässiga villkor med den långtradartrafik som nu väljer in med utländska åkare – får man en situation med mer utsläpp och mer vägslitage från tung trafik, med den osäkra situationen, och en svårare väg för godstransporterna på järnväg, en svårare väg för alla dem som vill välja ett miljövänligt transportsätt genom tåg eller kollektivtrafik.

De investeringar som samarbetsregeringen föreslog och det rödgröna budgetalternativet i kammaren innebar handlar om 2 miljarder i extra satsningar på tågunderhåll, på järnvägstrafik, på kollektivtrafik i städerna, i enlighet med den utredningen alliansregeringen själv tog fram men som man nu inte vill kännas vid, och på laddinfrastruktur i de samarbeten som görs i regionerna och kommunerna men som man nu vill vända ryggen åt. Man säger att man har 115 miljoner extra i supermiljöbilspremie, därför att man själv såg att den supermiljöbilspremie som fanns förra året var underfinansierad och slutade i samband med valrörelsen.

Jag tycker, herr talman, att vi måste tala om storheterna: 2 miljarder i satsningar på tågtrafiken och i klimatvänliga transporter kan inte vägas upp av 115 miljoner i extra supermiljöbilspremie. Vi är överens om att underlätta så att de lätta transporterna kan gå över till bättre miljöbilar. Bonus–malus-system behövs, men helst före januari 2017, som var Alliansens förslag.

#### Anf. 10 STEN BERGHEDEN (M):

Herr talman! Tack, ministern för åtminstone ett svar, att vi ska jobba vidare med de längre och tyngre lastbilarna i EU. Jag vet det själv, med tanke på att jag sitter i trafikutskottet och vi var med och påtalade att vi står fast vid vår ståndpunkt att jobba vidare med den frågan. Jag tycker att det är bra att ministern också backar upp det.

Herr talman! Jag saknar fortfarande lite grann svar beträffande delen att vi jobbar hårt här i Sverige för att få miljövänliga lastbilar. Vi utvecklar nya transportsystem, till exempel ETT-projektet med längre och tyngre lastbilar. Vi tittar på elektrifiering av vägar och annat för att komma vidare och verkligen ta de stora greppen framåt.

Jag har inte heller fått något svar på vad man gör för att stoppa de miljöovänliga lastbilar som kommer in i landet med fel diesel och kör omkring här och smutsar ned mer än alla andra lastbilar, allt emellanåt med helt olagliga bränslen. Tänker ministern och regeringen ta något aktivt grepp i den frågan?

Herr talman! Vi har Europas miljövänligaste fordonsflotta. Då är det viktigt att den fordonsflottan kan köra transporterna med konkurrenskraftiga villkor.

Herr talman! När kommer beslutet om 64 ton? Regeringen bereder frågan, hör vi från alla ministrar. Men vi skulle gärna vilja ha ett svar –

framför allt åkerinäringen och lastbillstillverkarna i Sverige. Och när kommer beslutet om 74 ton?

Tänker ni fortsätta stötta ETT-projektet? Tänker man gå vidare med elektrifiering av motorvägar? Tänker ni, som ministern ändå antyder i sitt svar, fortsätta att slåss för längre och tyngre lastbilar i Sverige, vilket är bra både för miljön och för konkurrenskraften i Sverige?

Anf. 11 JOHAN HULTBERG (M):

Herr talman! Debatten går vidare om hur vi kan ställa om våra transporter. Vi har en mycket tydlig konflikt i synen på transporter. Vi från Alliansens sida vill bekämpa utsläppen. Miljöpartiet vill uppenbarligen bekämpa lastbilen i sig. Det är allvarligt.

Det syns nu också i det förslag som regeringen har lämnat i form av en kilometerskatt, som är en skatt på slitage av vägen. Men det är ingen skatt på slitage av klimatet. Det ger inget incitament för en åkare att investera i Scantias senaste lastbil – skatten är densamma oavsett om man kör en ny lastbil med låga utsläpp eller en gammal Scania 79. Det är allvarligt.

Men när det gäller supermiljöbilspremien är jag väldigt glad att vi nu faktiskt får ytterligare 115 miljoner per år till den premien. Vi har nämligen sett att supermiljöbilspremien verkligen har fått fart på försäljningen av de mest miljövänliga bilarna.

Men det agerande som den nya regeringen har haft sedan den tillträdde har skapat en enorm osäkerhet i branschen. Vd:n på Bil Sweden sade att ett stort antal bilar med supermiljöbilspremier har ställts på långtidsparkering. Jag är mycket glad över det besked som kammaren gav i veckan. Det gör att bilarna kan rulla ut från långtidsparkeringen, ut i trafiken och därmed bidra till att sänka transportsektorns utsläpp. Vi behöver få in fler nya bilar med låga utsläpp.

Skogens gröna guld ska vi ta vara på. En risk med kilometerskatten är även att mindre grot, alltså restprodukter, i skogen kommer att tas till vara när det helt enkelt inte blir lönsamt att göra detta uttag i skogen.

Då vill jag fråga ministern: Är det verkligen så klokt att införa en skatt som gör att tillgången på biomassa minskar?

Anf. 12 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP):

Herr talman! Jag tackar interpellanterna för en spännande diskussion om hur vi kan minska klimatutsläppen från transportsektorn. Det är bra att vi samfällt är engagerade i denna del, även om vi gör lite olika analyser av grundproblemet. Vi från regeringens sida ser till hela transportsektorn, alltså att transportslag interagerar och att förutsättningarna för att köra gods på järnväg naturligtvis inte får försämrats utan måste förbättras för att också möjliggöra för företagens godstransporter att bli bättre klimatmässigt. Det ser vi som en mycket viktig uppgift att fokusera på för att kunna minska klimatutsläppen på lång sikt men också för att möjliggöra ett effektivare näringsliv med konkurrensmässiga möjligheter att exportera sina varor.

Herr talman! Vi ser också ett behov av att de tunga transportererna på vägnätet får konkurrensmässiga villkor. Där ser vi ett problem i dag. Utländska åkare har i stora delar en konkurrensfördel. Utformningen av den vägslitageskatt som är aviserad är till för att ge tydligare spelregler

till både svenska och utländska åkare, alltså att jämna ut arbetsförhållandena mellan utländska och svenska åkare så att de svenska åkeriföretagen känner att de har en möjlighet. Vid utformningen av en sådan skatt bör man självklart titta på om man kan ta in andra miljökostnader än kostnaderna för själva vägslitage. Jag tror att det är en förhastad slutsats att en sådan vägslitageavgift inte skulle kunna ha en miljöstyrande effekt också när det gäller differentiering mellan fordonen.

Jag håller med interpellanterna om att det finns en spännande utveckling som ska stödjas från innovations- och forskningssidan men inte minst när det gäller hur vi kan få ut detta på marknaden när det gäller även de tunga transporterens steg till elektrifiering och till förnybara bränslen. Där gör regeringen också ett stort arbete med den misslyckade kvotplikten som alliansregeringen lämnade efter sig.

Överläggningen var härmed avslutad.

## § 5 Svar på interpellation 2014/15:157 om nedläggning av Miljömålsberedningen

Anf. 13 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP):

Herr talman! Vi går vidare från att ha diskuterat transportsektorn till att diskutera hela miljömålssystemet. Jag är mycket glad över denna interpellation, eftersom jag hoppas att vi kan reda ut en del missförstånd som har funnits och finns mellan partierna. I grunden står partierna i kammaren bakom ett starkt och utvecklat miljömålssystem för att vi ska kunna hålla ihop miljöpolitiken på ett bra sätt i Sverige.

Johan Hultberg har frågat mig om jag avser att avsluta Miljömålsberedningens långsiktiga, breda arbete med miljö kvalitetsmålen samt hur det miljömålsråd som aviserats i regeringsförklaringen ska utformas, så att samma parlamentariska samsyn kan uppnås som med nuvarande miljömålsberedning.

Precis som Johan Hultberg konstaterar är Miljömålsberedningens syfte att lämna förslag till regeringen om hur Sveriges miljö kvalitetsmål och generationsmål ska kunna nås genom att föreslå övergripande strategier med etappmål, styrmedel och åtgärder. Detta ska enligt proposition 2009/10:155 göras inom av regeringen prioriterade områden och i enlighet med regeringens direktiv till beredningen.

Jag kan försäkra Johan Hultberg att jag inte har några som helst planer på att avsluta Miljömålsberedningens långsiktiga uppdrag att ge regeringen förslag till strategier för att nå miljö kvalitetsmålen och generationsmålet. Tvärtom, jag bereder för närvarande ytterligare tilläggsdirektiv till Miljömålsberedningen med fler och tyngre uppgifter inklusive uppgiften att titta på ett långsiktigt klimatmål till 2050 med vidhängande uppföljningssystem. Detta bygger vidare på just det arbete som gjorts under den tidigare regeringen om en färdplan till 2050.

När det gäller inrättandet av ett miljömålsråd stämmer det att vi planerar för ett nytt miljömålsråd i enlighet med regeringsförklaringen och budgeten.

Även om det finns positiva utvecklingstendenser när det gäller miljö målen, både vad gäller miljö tillståndet och vad gäller miljö arbetet,

är dessa inte tillräckligt starka för att alla miljö kvalitetsmål ska kunna nås. För att uppnå miljö målen krävs ett arbete som bedrivs kontinuerligt, på bred front och under lång tid. Det förhållandet att Sverige inte bedöms klara hela 14 av de 16 miljö målen med nuvarande åtgärder visar mycket tydligt att det behövs åtgärder och ett intensifierat genomförande även på de områden som för tillfället inte prioriteras högst av regeringen. Jag ser därför ett behov av att stärka genomförandet på alla nivåer i samhället. Det nya miljö målsrådet är ett led i att stärka genomförandet för att nå miljö målen.

Det nya miljö målsrådet är tänkt att få en delvis annorlunda utformning och roll än det tidigare, och någon risk för överlappning med Miljö målsberedningens uppdrag ser jag inte. Vi bereder för närvarande ett förslag inom Regeringskansliet på organisation och uppdrag för ett nytt miljö målsråd. I den beredningen har vi tagit hänsyn till tidigare utvärderingar. Ett miljö målsråd består helt enkelt av en samling generaldirektörer från flera centrala statliga myndigheter, medan Miljö målsberedningen består av en politisk beredning från riksdagens partier.

Jag vill sammanfattningsvis försäkra Johan Hultberg om att regeringen värdesätter Miljö målsberedningens arbete och att det inte finns några som helst planer på en nedläggning av beredningen. Tvärtom ser regeringen att Miljö målsberedningen och det breda politiska samtalet i denna kommer att få en allt viktigare roll i att utveckla förslag till den samhällsomställning som krävs för att vi ska nå såväl klimatmål som övriga miljö mål.

#### Anf. 14 JOHAN HULTBERG (M):

Herr talman! Jag vill naturligtvis börja med att tacka ministern för svaret. Jag välkomnar självfallet beskedet att regeringen inte har för avsikt att avveckla Miljö målsberedningen. Det var verkligen ett välkommet besked. Men det är också ett besked som väcker många frågor, frågor som ministern inte helt och hållet besvarade. Jag ska återkomma till dessa frågor.

Men först skulle jag vilja ta tillfället i akt att säga några ord om miljö målssystemet i stort, som denna diskussion i grunden handlar om. Miljö målssystemet utgör själva kärnan i det svenska miljö arbetet och syftar till att ge miljö arbetet en tydlig struktur.

När Alliansen kom i regeringsställning 2006 såg vi flera brister med det dåvarande miljö målssystemet. Vi valde därför att ta itu med dem och utveckla systemet. Ett problem med det tidigare systemet var att bedömningsgrunden för vissa av målen var otydligt definierad. Ett annat var att det gamla miljö målsrådet hade en dubbel roll. Man hade i uppgift både att föreslå nya åtgärder och att genomföra uppföljningar. Dessutom, vilket vi tyckte var rådets kanske största problem, saknades en politisk förankring.

Nu har vi en tydlig målstruktur där generationsmålet inom miljö målssystemet anger en mycket tydlig inriktning för den samhällsomställning som behöver ske, där de 16 miljö kvalitetsmål som ministern refererade till i sitt svar anger det tillstånd i miljön som arbetet ska leda till och där etappmål anger steg på vägen mot målens uppfyllande.

Vi har nu också en tydlig struktur för uppföljning och framtagande av nya strategier, åtgärder och styrmedel för att nå uppsatta mål.

Herr talman! Regeringen har aviserat att man vid sidan om Miljömålsberedningen ska inrätta ett miljömålsråd. Men några besked ger inte ministern om vilket uppdrag det nya rådet ska ges och hur rådet ska fungera i relation till Miljömålsberedningen. Därför måste jag upprepa min fråga till klimat- och miljöminister Romson. Hur kommer det nya uppdraget till detta miljömålsråd att se ut?

Ministern säger i sitt svar att Miljömålsrådet är tänkt att få en delvis annorlunda utformning och roll. Det är i så fall bra, men hur ska den nya utformningen se ut? På vilket sätt ska rådet få en ny roll? Kommer rådet bara att ha i uppgift att genomföra uppföljningar, eller kommer rådet bara att ha i uppgift att komma med förslag till nya åtgärder? På de här frågorna hoppas jag att ministern kan ge ett svar.

Återigen: Hur ska den politiska förankringen göras? Jag är bekymrad över att vi ska få två parallella system och att det förslag regeringen har lämnat om att inrätta ett miljömålsråd, vid sidan av Miljömålsberedningen, ska innebära att vi får en otydligare rollfördelning. Jag är bekymrad över att vi helt enkelt krånglar till systemet och att miljömålsarbetet därigenom tappar tempo.

Jag hoppas därför att ministern i sitt andra inlägg kan ge svar på frågan vilket uppdrag det nya Miljömålsrådet ska ges.

Anf. 15 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP):

Herr talman! Jag tackar Johan Hultberg för tillfället att förtydliga och reda ut de missförstånd som uppenbarligen finns i riksdagen kring det viktiga miljömålsarbetet. Precis som Johan Hultberg pekar på är miljömålssystemet det världsunika arbetssätt Sverige har för att stärka hela miljöpolitiken. Det är ett arbete som kontinuerligt måste utvecklas, i takt med politiken, för att skapa den styrka för miljöpolitiken som behövs.

Det här är ett miljömålssystem som stammar från tiden med tidigare socialdemokratiska regeringar, och det är sant att alliansregeringen gjorde en del förändringar när den tillträdde. Bland annat tillsatte man en politisk beredning i form av Miljömålsberedningen, och detta har vi varit positiva till. Vi vill ha kvar det, och vi vill fortsätta utveckla det.

Man gjorde dock även en förändring jag tror var negativ, vilket vi nu ser inte bara i de fördjupade utvärderingsrapporterna utan också i Statskontorets utvärdering av arbetet. Vi har ett starkt genomförandeunderskott i miljöpolitiken. Det hänger delvis ihop med att alliansregeringen tog bort möjligheterna för generaldirektörerna och ledningarna för de viktigaste myndigheterna på området att analysera både samverkansuppdragen och de åtgärder varje myndighet har att genomföra på sitt område, för att se hur det hjälper systemet.

Det är alltså två helt olika funktioner, herr talman. Det är en parlamentarisk diskussion i Miljömålsberedningen, där politiker från riksdagens partier diskuterar och avdömer hur miljöpolitiken och miljömålen kan ytterligare förtydligas samt om man behöver ta nya steg, och det är det pågående och löpande arbete med att genomföra åtgärder på statens myndigheter som underlättar för att ta miljömålen och det svenska miljöarbetet ett steg framåt.

Det är just i den senare delen, alltså i genomförandet av redan beslutade miljömål och även i åtgärder som ska genomföras av myndigheterna, som genomförandeunderskottet i dag ligger. Det saknas därför en nivå med kontakt, ökad dialog, ökad gemensam analys och ökat stöd – vilket Miljömålsrådet var och bör bli, för att arbetet ska fungera bättre.

Däremot ska man inte ta tillbaka Miljömålsrådet i dess gamla form. Precis som Johan pekar på hade rådet för många uppgifter. Det ska inte ha uppgiften att följa upp miljömålssystemet, utan detta ligger kvar på Naturvårdsverket i de planer regeringen har. Miljömålsrådet ska dock ha en pådrivande funktion i genomförandearbetet på myndighetsnivå genom att det ska kunna komma med förslag på nya åtgärder. I den delen har nämligen miljömålssystemet blivit kortslutet efter de ändringar alliansregeringen genomförde.

Kort kan jag dock säga att jag helt stöder interpellantens intentioner att miljömålssystemet ska vara vårt centrala miljömålsarbetssystem. Det ska finnas en tydlig funktion för politiskt samtal och beredning, och Miljömålsberedningen är därför viktig. Jag skulle önska – och jag vädjar om – att kammarens partier inte omöjliggör för regeringen att slå samman en parlamentarisk diskussion om de långsiktiga klimatmålen med Miljömålsberedningens viktiga diskussioner. Jag skulle tro att vi *då* får parallella strukturer.

Vill vi undvika det, herr talman, ska vi möjliggöra för regeringen att slå samman en parlamentarisk diskussion byggd på färdplan 2050 med Miljömålsberedningens diskussioner om miljömålen och generationsmålet för klimatarbetet. Det skulle gagna klimat- och miljöarbetet i Sverige.

Anf. 16 JOHAN HULTBERG (M):

Herr talman! Jag tackar ministern för att hon faktiskt hjälper till att räta ut ett och annat av de frågetecken jag har haft när det gäller regeringens tankar om förändringen av miljömålssystemet och de olika organ som arbetar inom det.

Jag tycker dock att det ministern säger blir lite motsägelsefullt. Å ena sidan säger hon att det nya Miljömålsrådet är ett led i att stärka genomförandearbetet. Gott så, men å andra sidan säger ministern att rådet ska få i uppgift att föreslå nya åtgärder. I min värld hade det varit mer naturligt om Miljömålsberedningen – som i dag har uppdraget att föreslå strategier, åtgärder och nya etappmål – fortsätter med sitt uppdrag och att det nya Miljömålsrådet i så fall får en samordnande uppgift när det gäller myndigheternas olika arbete. Det är nämligen många myndigheter som arbetar inom systemet, och det finns anledning att försöka stärka samordningen.

Nu förstår jag dock att Miljömålsrådet ska både försöka komma till rätta med ett genomförandeunderskott och samtidigt föreslå ytterligare åtgärder. Det tycker jag blir lite märkligt, herr talman. Om regeringen ser brister med det nuvarande systemet och inte tycker att Miljömålsberedningen svarar upp mot de förväntningar regeringen har tycker jag att det kanske vore en mer naturlig ordning att ge tydligare direktiv och fler uppdrag.



Det är nämligen trots allt så att Miljömålsberedningen jobbar på regeringens uppdrag. Just nu har beredningen precis påbörjat ett arbete med att ta fram en samlad strategi för luftvårdsarbetet. När vi har sammanträde i nästa vecka är det klart att vi ställer oss frågande till hur vårt arbete ska fungera i relation till det nya Miljömålsrådet. Ska vi ta fram åtgärder samtidigt som Miljömålsrådet gör det? Ska vi då sedan bereda de åtgärder rådet har föreslagit?

Återigen: Den stora fördelen med den nuvarande Miljömålsberedningen tycker jag är att vi där har en politisk process. Vi har en process som involverar riksdagens partier och förhoppningsvis skapar förutsättningar för mer långsiktighet i miljöpolitiken – en större kontinuitet i miljömålsarbetet och miljöpolitiken. Vi kan inte enas om precis allt men i alla fall om en del, vilket gör att miljöpolitiken kan tuffa på även i tider som dessa när vi uppenbarligen inte har någon stabil regering.

Jag ber alltså ministern försöka förtydliga just hur Miljömålsrådet ska få en tydlig roll som inte blir överlappande med Miljömålsberedningen. Ministern sa nämligen att rådet skulle få samma uppgift som Miljömålsberedningen har i dag – att föreslå nya åtgärder som ska ta oss närmare uppfyllandet av våra 16 nationella miljö kvalitetsmål.

Anf. 17 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP):

Herr talman! Jag tackar återigen för tillfället att klara ut en del missförstånd.

Utifrån att man värnar om miljömålssystemet som en viktig motor i svensk miljöpolitik genomförande tror jag att man ska vara uppmärksam på att det finns ett djupt genomförandeunderskott i miljöpolitiken. Annars skulle vi inte stå i det läget att rapporterna visar att vi med nuvarande beslut inte klarar vare sig generationsmålet eller 14 av de 16 miljömålen, herr talman. Jag skulle vilja säga att man i ett sådant läge ska välkomna strukturer som kan ge förslag på ytterligare åtgärder.

Jag håller dock med om och tar naturligtvis till mig att vi måste vara väldigt tydliga med att det inte ska vara överlappande och med varandra konkurrerande strukturer. Det ska i stället vara samverkande och stödjande strukturer i miljömålsarbetet, med ett miljömålsråd där vi får en ökad samverkan mellan myndigheterna för deras uppdrag. Man ska dock inom den strukturen naturligtvis inte heller vara förbjuden att se att de behöver nya uppdrag.

Det är inte så, herr talman, att Miljömålsberedningens huvuduppdrag är att komma med nya förslag på åtgärdsnivå inom hela ramen för hela miljömålsarbetet. Miljömålsberedningen får strategiska uppgifter från regeringen, för strategier där vi behöver nya etappmål och där man tar de tyngre frågorna.

Det kan inte vara meningen att vi ska ersätta det som är ett myndighetsarbete och leds av generaldirektörerna med riksdagsledamöter och partiernas engagerade miljöpolitiker. Man har trots allt olika roller, kompetens och genomförandemöjligheter. Låt oss därför hålla strategierna, den politiska diskussionen och beredningen i Miljömålsberedningen. Låt den få en stark och framträdande roll i de politiskt viktiga samtalen om hur olika miljömål ska kunna uppfyllas och hur miljöpolitiken ska kunna stärkas samt hur genomförandeunderskott

ska kunna minskas. Låt oss inte avlöva systemet genom att omöjliggöra en förbättrad samordning också på myndighetssidan.

Regeringen tar, som jag sade, till sig av utvärderingarna om hur det tidigare Miljömålsrådet fungerade. Vi avser att ge en tydligare och mer avgränsad uppgift för att det hela ska fungera bättre. Naturvårdsverket kommer att fortsätta att ha en viktig uppgift till exempel när det gäller uppföljningsrapporter, men om vi ska få ett miljömålsarbete som fungerar i sin helhet måste både myndighetssidan, den politiska beredningen och det uppföljningsarbete som i dag ligger på Naturvårdsverket fungera tillsammans. Därför tror jag att det skulle vara en tydlig förstärkning om vi kunde få allt detta på plats i ett gemensamt system.

När det slutligen gäller den springande punkten, klimatmålen, vill jag vara väldigt tydlig. Det är en mycket viktig del av miljömålssystemet. Vi behöver se över våra långsiktiga klimatmål för att se hur vi kan precisera dem mer, hur vi kan få strategier och uppföljningssystem som fungerar för klimatmålen.

Alliansregeringen aviserade en enmansutredning i Färdplan 2050; det var den andra eller tredje utredningen på det området. Jag skulle, herr talman, vilja tillsätta en politisk beredning om de viktiga klimatfrågorna. Jag vill inte ha två parallella strukturer och skulle därför vilja lägga in det som ett huvuduppdrag till Miljömålsberedningen, helt enkelt ett tilläggsdirektiv till de befintliga uppdrag som ligger på Miljömålsberedningen.

Anf. 18 JOHAN HULTBERG (M):

Herr talman! Låt mig börja där ministern slutade. Ministern och regeringen lämnar de uppdrag de önskar till beredningen. Jag vill bara höja ett varningens finger för att inte utveckla just ett parallellt system, eftersom regeringen aviserat att man också vill inrätta ett klimatpolitiskt ramverk. Då väcks naturligtvis frågan om det ska bli målsättningar, klimatbudget och så vidare inom ramen för det klimatpolitiska ramverket samtidigt som vi inom miljömålssystemet har klimatpolitiska målsättningar. Återigen, jag höjer ett varningens finger för att inte krångla till systemet genom att inrätta dubbla system.

Det är med omsorg om det som jag tycker i grunden välfungerande system vi har i dag som jag väckt den här interpellationen. Jag är glad att ministern i vissa delar har lyckats förtydliga regeringens ambitioner med och tankar om det fortsatta arbetet med att försöka utveckla systemet. Självfallet är jag, precis som ministern, mycket angelägen om att vi ska få ett högre tempo i arbetet med att nå våra miljömål, men det är viktigt att vi inte ger ett nytt råd samma uppdrag som vår beredning har i dag.

Den här diskussionen får vi givetvis fortsätta att föra. Jag kommer att följa diskussionen såtillvida att jag tar till mig det som ministern har gett svar på i dag och följa upp att det inte blir ett parallellt system, utan att det i stället tillförs någon form av mervärde som kan bidra till att öka tempot. I grunden, herr talman, kan jag tycka att det är lite olyckligt att vi i svensk politik lägger så mycket tid på att diskutera målsättningar, styrsystem och målstrukturer och lite för lite tid på att diskutera vilka åtgärder som faktiskt är de mest verkningsfulla och vilka styrmedel som är de mest kraftfulla. Det blir mycket diskussioner om målsättningar, och

det är viktigt, absolut, men vi måste lägga mer tid och kraft på att diskutera hur vi ska ta oss dit.

Anf. 19 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP):

Herr talman! Jag vill tacka Johan Hultberg för tydliggörandet av Moderaternas och, hoppas jag, övriga allianspartiers syn att vi ska motverka att få parallella system. Det är därför jag säger det jag säger. Jag hoppas att vi kan få en parlamentarisk, politisk, behandling också av de delar av miljömålen som gäller klimatmålen. Därför vill jag undvika att vi får parallella system, att vi får en sådan diskussion utanför miljömålssystemet. Jag vill få den inom miljömålssystemet. Det är mycket bra att vi fått konfirmerat att det även är allianspartiernas syn.

Det är också bra att man poängterar att man inte vill ha parallella system inom miljömålsarbetet. De olika uppgifterna mellan ett miljömålsråd på myndighetsnivå och en politisk beredning måste vara tydliga. Det tar jag absolut till mig. Det måste tydliggöras och kännas klart. Vi är helt överens om att det är viktigt.

När det sedan gäller vad som får miljöpolitiken att gå framåt, herr talman, kan man lite grann reflektera över varför Sverige med de höga miljöambitioner vi har, som är uttryckta i miljömålen, ändå inte riktigt kommer framåt. Jag tror att det ligger mycket i det som Johan Hultberg säger, att analysen och debatten ska ligga på vilka de verkningfulla åtgärderna är, och då måste vi se vilka åtgärder vi kan komma fram med.

I samhället i stort, och även i forskarvärlden, visar allt fler analyser att det finns många olika typer av åtgärder som fungerar på olika sätt. Att enbart räkna kostnadseffektivitet i förhållande till exempelvis priset på CDM är inte ett verkningfullt sätt att analysera vad som skulle vara effektiva åtgärder för att minska utsläppen och stödja en klimatsmart och miljövänlig infrastruktur, stadsutveckling, omhändertagande av levande skogar och levande marina miljöer.

För att stärka analysfunktionerna och minska genomförandeunderskottet är regeringen angelägen om att inrätta ett miljömålsråd, men vi är också angelägna om den politiska och parlamentariska debatten i beredningen. Jag hoppas att jag har skickat en tydlig signal om att vi kommer att värna det.

Överläggningen var härmed avslutad.

## § 6 Svar på interpellation 2014/15:156 om färre djurförsök och 3R-center

Anf. 20 Landsbygdsminister SVEN-ERIK BUCHT (S):

Herr talman! Jens Holm har frågat mig när jag kommer att inrätta 3R-centret, hur verksamheten avses att finansieras och om jag kommer att verka för att en handlingsplan för att minska antalet djur i djurförsök antas.

Mycket arbete pågår, inte minst på EU-nivå, för att finna alternativ till djurförsök. Ett exempel är det framgångsrika samarbete som kommissionen inledde för nära tio år sedan med ett antal industrisektorer.

Utöver detta har stora summor satsats för utveckling av alternativa metoder inom EU:s ramprogram.

Utvecklingen går framåt, men fortfarande är djurförsök en förutsättning för till exempel utveckling av nya läkemedel. Regelverket kring djurförsök är dock restriktivt, och ska så vara. Exempelvis måste djurförsöken vara godkända av en djurförsöksetisk nämnd.

Regeringen har nyligen beslutat att ge Jordbruksverket i uppdrag att inleda bildandet av ett kompetenscentrum för 3R-frågor. Jordbruksverket ska nu samla den kompetens som finns i landet och tillsammans med dessa aktörer finna formerna för hur det framtida arbetet ska organiseras på bästa sätt. Jag vill att 3R-centret utvecklas till en naturlig samlingspunkt för olika intressenter och att det ska verka inom en rad olika områden.

Om ett år kommer Jordbruksverket att redovisa resultatet av arbetet. Jag tycker att det är viktigt att uppdraget bedrivs med noggrannhet och i samråd med de många intressenter som finns. Jag är övertygad om att detta kommer att borga för att vi i Sverige kommer att ha ett 3R-center som är en viktig resurs och ett stöd för till exempel de djurförsöksetiska nämnderna.

3R-centret finansieras inom ramen för Jordbruksverkets förvaltningsanslag, vilket är i enlighet med det riksdagsbeslut som Jens Holm hänvisar till.

När det gäller Jens Holms fråga om en handlingsplan för att minska antalet djurförsök tycker jag att man ska vara lite försiktig. En sifferexercis som enbart betraktar de absoluta talen ter sig tämligen meningslös. Det är en mängd faktorer som avgör hur många försöksdjur som används. Användningen är starkt kopplad till den forskning som bedrivs i landet och hur stora resurser som ställs till förfogande inom de olika forskningsområdena. Det är väl känt att antalet djurförsök har varit förhållandevis konstant sedan början av 1990-talet trots att resurserna till forskningen har ökat.

Den svenska försöksdjursstatistiken kan vara svåröverskådlig och är inte så lätt att jämföra med andra länders. Den svenska definitionen av djurförsök är mer omfattande än den som gäller inom EU. Dessutom innehåller den svenska statistiken, till skillnad från i andra länder, uppgifter om hur många fiskar som ingått i så kallade provfisker, vilka bland annat syftar till att kunna fastställa fiskekvoter. År 2012 användes totalt 5,3 miljoner försöksdjur i Sverige. Året innan var siffran 8,5 miljoner. Förklaringen bakom denna dramatiska nedgång är huvudsakligen just en minskning av provfisket.

Jag skulle vilja föreslå att vi nu fortsätter arbeta tillsammans för att varje försöksdjur som används ska ha ett starkt skydd som minimerar dess lidande och för att försöken ska planeras så att maximal information kan fås ut av så få djur som möjligt. Vidare behöver fler metoder som gör försöksdjur överflödiga utvecklas och tas i bruk. Jag är övertygad om att det kompetenscentrum för 3R-frågor som nu etableras i hög grad kommer att bidra till detta.

Anf. 21 JENS HOLM (V):

Herr talman! Jag tackar ministern för svaret. Jag tycker att det är bra att vi har en debatt om djur i djurförsök. Det är inte så ofta vi debatterar

djur i politiska sammanhang. Men självklart är behandlingen av djur en politisk fråga, inte minst när djur plågas och dödas i djurförsök. Det handlar om ett politiskt ansvar. Så många som ungefär en halv miljon djur utnyttjas och dödas varje år i djurförsök. Lägger vi till fiskarna är det mer än fem miljoner djur som utnyttjas i djurförsök i Sverige. Då vet vi att det är en verksamhet som bedrivs i väldigt stor skala. Vi måste göra allt vi kan för att minska detta lidande och minimera antalet djur i djurförsök. Det verkar jag och Sven-Erik vara relativt överens om.

Vi har genom EU:s direktiv om djurförsök åtagit oss att verka för att alla djur som används i djurförsök ska ersättas med alternativa metoder. Det står i skäl 10 i det direktivet. Våra egna föreskrifter om djurförsök tar numera avstamp i de tre r:en – i översättning: att ersätta, begränsa och förfina djurförsök. Det här ska vara ledstjärnan hela tiden när man bedriver forskning och annan verksamhet.

Därför tycker jag att det är bra att regeringen har bestämt att det ska inrättas ett kompetenscenter för 3R, det vill säga att ersätta, begränsa och förfina djurförsök. Men jag ställer mig frågande till varför man aviserar att Jordbruksverket ska vara huvudman. Jordbruksverket har en myndighetsutövande roll. Men om man ska vara huvudman för ett djurförsökscenter ska man på samma gång vara rådgivande. Man ska alltså både kontrollera och ge råd. Vi har annars ett institut i Sverige som heter Nationellt centrum för djurvälstånd. Dess uppgift är just att driva på och ge råd för djurskyddsfrågor. Vore det inte då, Sven-Erik, bättre att man lade det här 3R-centret för djurförsök under Nationellt centrum för djurvälstånd?

Jag undrar också när detta 3R-center ska komma på plats. Min förhoppning när vi röstade om det här i riksdagen tidigare i år var att det skulle komma på plats nästa år. Nu åläggs bara Jordbruksverket att rapportera tillbaka till regeringen i december nästa år. Det sägs ingenting om när 3R-centret ska inrättas. Det skulle jag vilja veta, Sven-Erik. När kommer det att inrättas?

Vi vet också att Jordbruksverket i dag har en väldigt skral budget. Om man inte skjuter till extra medel är jag rädd för att det inte blir något 3R-center alls eller att det blir ett undermåligt center för djurförsök. Det var därför vi i Vänsterpartiet motionerade om mer pengar till detta när frågan var uppe.

Det behövs en handlingsplan för att minimera antalet djur i djurförsök. Sven-Erik säger att vi har en strikt lagstiftning på det här området, men hur många ansökningar om djurförsök är det egentligen som avslås vid de djurförsöksetiska nämnderna? Långt mindre än 1 procent av alla ansökningar avslås. Därför tycker jag att vi måste driva på mycket mer aktivt från politiskt håll för att minimera antalet djur i djurförsök.

Anf. 22 Landsbygdsminister SVEN-ERIK BUCHT (S):

Herr talman! Jag håller med Jens Holm om att det är viktigt att vi har en politisk debatt kring de här frågorna och är glad att Jens Holm ställt en interpellation om detta. Djurförsök är en mycket komplicerad fråga som många gånger kan innebära att svåra etiska avvägningar behöver göras.

Jens Holm undrar varför det här inte skulle finnas på Nationellt centrum för djurvälstånd. Jordbruksverket, Nationellt centrum för

djurvälfärd vid SLU och Vetenskapsrådet gjorde en utredning gemensamt och föreslog att det här skulle läggas på Jordbruksverket. Även Nationellt centrum för djurvälfärd står alltså för den synpunkten. Det har att göra med att detta center kommer att få en förvaltningsmyndighetskaraktär. Därför vill man inte lägga det på ett universitet. Det finns alltså en tydlig motivering från dem som varit med i utredningen.

När ska det då komma igång? En utredning ska göras under 2015. Jag utgår från att det kommer igång så fort den utredningen är klar – senast 2016. Jag kan inte se att det ska behöva bli några längre fördröjningar än så.

Vad gäller budgeten följer vi riksdagsbeslutet om att detta ska inbegripas i Jordbruksverkets budget. Den ska räcka till. Vi får väl se hur det blir när man belyst frågan i utredningen.

Anf. 23 JENS HOLM (V):

Herr talman! Jag tackar för svaren från landsbygdsministern.

Jag skulle vilja prata om hur vi ser på djurförsök och hur vi kan verka för att antalet djur i djurförsök minskar. Nu ska vi få ett center för 3R och djurförsök på plats. Ministern sa i sitt interpellationssvar att vi ska arbeta tillsammans för att minska djurförsöken och driva på de här frågorna. Då förstår inte jag varför vi inte skulle kunna ha en handlingsplan för att minska antalet djur i djurförsök. Det vore den logiska förlängningen.

En viktig komponent i det här är förstås att målmedvetet satsa på alternativen till djurförsök. Jag kommer inte ihåg på rak arm hur mycket pengar vi i år anslår till forskning överlag, men det är hundratals miljoner kronor varje år – man får nog säga miljarder – som vi anslår till olika former av forskningsbidrag. Hur mycket anslår regeringen då till stöd för alternativ till djurförsök? Jo, 13 miljoner kronor. De här proportionerna tycker jag är ganska viktiga. Det handlar om miljarder kronor till forskningen överlag, och det är väldigt viktiga summor. Men det anslås förhållandevis små resurser för att hitta alternativen till djurförsök.

Med en handlingsplan för att minimera antalet djur i djurförsök ser jag det som en logisk konsekvens att vi skulle satsa mer pengar på alternativen. Vi skulle också noggrannare kunna följa upp detta, ungefär som vi gör i klimatarbetet, där vi har målsättningar för hur mycket utsläppen ska minska. Då skulle vi också kunna få målsättningar om hur mycket antalet djur i djurförsök ska minska. Jag tycker inte alls, Sven-Erik, att det handlar om någon sifferexercis, som du sade i interpellationssvaret. Det här handlar om djur och deras lidande, som vi ska minimera.

Med en handlingsplan ingår självklart inte bara antalet djur som används i djurförsök, utan vi måste också se till djurens lidande. Där tror jag finns väldigt mycket att göra för att understödja de djurförsöksetiska nämnderna så att de får bättre resurser att granska de ansökningar som kommer in och kan säga nej till ansökningar som utsätter djur för ett väldigt stort lidande. Som jag sa tidigare handlar det om mindre än 1 procent av alla ansökningar om djurförsök i Sverige. Det handlar bara om promille av alla ansökningar som avslås i de djurförsöksetiska nämnderna. Här tror jag finns väldigt mycket att göra.

När det gäller var 3R-centret ska ligga någonstans tror jag fortfarande att det är olyckligt om vi lägger det under Jordbruksverket. På sikt tycker jag att det absolut bästa vore om vi hade en separat myndighet för djurskydd. Det hade den tidigare socialdemokratiska regeringen. Med en separat myndighet eller åtminstone en ombudsman för djur, en DjurO, skulle vi få en oberoende part som skulle kunna driva på i de här frågorna. Då skulle 3R-centret kunna sortera därunder. Fram till dess borde det nationella centret för djurvälstånd vara det mest lämpliga.

Anf. 24 Landsbygdsminister SVEN-ERIK BUCHT (S):

Herr talman! Jag håller med om att det är få ärenden som avslås, 1–2 procent. Det finns många olika faktorer till varför det är så. En är att de som bedriver försöken har tagit väldigt stor etisk hänsyn och blir allt bättre med tiden. Men det handlar också om att de ansökningar som kommer in förändras över tid innan projektet definitivt beslutats. Det finns många olika faktorer. Om man tittar på enigheten är den oftast väldigt stor. Man är eniga i upp till 85 procent av besluten. Det finns givetvis de som i vissa fall har avvikande synpunkter. Det finns flera faktorer som påverkar varför det är ett så pass lågt antal som avslås.

Finansieringen har varierat väldigt mycket över tid. När det gäller svensk finansiering handlar det om någon enstaka miljon till 15–20 miljoner och nu 13 miljoner. Sedan har EU satsat väldigt stora pengar på detta. Över 20 års tid har man satsat över 200 miljoner euro, alltså ungefär 2 miljarder svenska kronor. Det är inte så att man inte har satsat på det.

Jag bedömer att det inte är meningsfullt att sätta mål som tar sikte på antal djur i sig. Man måste ta hänsyn till många andra faktorer. Det handlar om tillgängliga resurser för forskning, som ett exempel. Samhällets behov av kunskap för att utveckla läkemedel och behandlingsmetoder är ett annat.

Djurskyddsmyndigheten utarbetade på sin tid en handlingsplan för att begränsa försöken. Planen bestod av fyra delar. Det var forskningsstöd inom 3R-området, etisk prövning av djurförsök, informationsföreskrifter och en handlingsplan som består av olika insatser som tillsammans verkade för att begränsa antalet djurförsök. Jag bedömer det som ytterst relevant att man hanterar det på det sättet.

Anf. 25 JENS HOLM (V):

Herr talman! Vad gäller ansökningarna om djurförsök talar vi om ungefär 450 000 kaniner, möss, marsvin och hamstrar som utnyttjas i djurförsök varje år. Det är långt mindre än 1 procent av alla ansökningar som avslås.

Det är delvis som Sven-Erik säger att en del av ansökningarna korrigeras och förfinas lite grann. Man gör ändringar. Det kan jag hålla med om. Man ska också komma ihåg att det bara är forskarna, ansökarna själva, som kan överklaga besluten. De andra ledamöterna i nämnderna kan inte överklaga.

Det är inte så att de sju djurförsöksetiska nämnderna som vi har i dag har resurser för att noggrant bereda alla ansökningarna som kommer in. Alltmer i dag pekar på att ansökningarna blir större och alltmer omfattande.

Här finns ett väldigt viktigt arbete att göra. Ett 3R-center skulle inte direkt vara ett resurscenter för de sju djurförsöksetiska nämnderna utan ett mer generellt center. Det är ett medskick från min sida att de djurförsöksetiska nämnderna måste få mer resurser och kunna jobba mer idogt.

Som jag inledde med att säga i debatten är hur vi behandlar djuren en politisk fråga. Jag är djupt oroad över onsdagens omröstning då de borgerliga partiernas budget gick igenom tillsammans med SD. Vi vet att det kommer att innebära stora neddragningar på välfärdsområdet. Det blir ingen höjd a-kassa, inga miljöinvesteringar och sådant. Det är många sådana saker som uteblir.

Men det riskerar också att drabba djuren. Jag ser inte ett enda konkret förslag för hur djuren ska få det bättre i den budgetmotion som nu har gått igenom. Därför blir detta nu en valfråga. Valet den 22 mars handlar även om djuren. Där finns det tydliga alternativ. Det hoppas jag att alla som lyssnar på den här debatten noterar.

Anf. 26 Landsbygdsminister SVEN-ERIK BUCHT (S):

Herr talman! Jag håller med Jens Holm att den budget som kammaren har antagit med moderater, centerpartister, folkpartister, kristdemokrater och sverigedemokrater kommer att få konsekvenser på alla områden i samhället, tyvärr.

När det gäller prövningen är det förvaltningspraxis som gäller, och man kan pröva detta i centrala djurförsöksetiska nämnden. Praxis kommer att öka när man gör prövningar för att hitta en form för detta.

I den interpellation som Jens Holm har ställt påminner han om riksdagsbeslutet som fattades i februari. I detta beslut ställde sig riksdagen bakom bedömningen att ett kompetenscentrum för 3R bör inrättas hos Jordbruksverket. Det var en enig riksdag som hade den synen. Som skäl för detta angavs i propositionen att behovet att utveckla och samordna arbete med 3R-frågor är angeläget och att Jordbruksverket bör ges i uppdrag att inleda bildandet.

Det är den processen vi nu är inne i. Som jag sade tidigare utgår jag från att så fort som det är klart utrett ska det sättas igång. Jag kan inte se annat än att det måste vara igång 2016. Det finns ett stort intresse för dessa frågor. Jag ser med tillförsikt på det. Det är mycket glädjande och lovar gott för framtiden. Jag tackar Jens Holm för en bra debatt.

Överläggningen var härmed avslutad.

### **§ 7 Svar på interpellation 2014/15:142 om församlingar i tågtrafiken mellan Sandviken och Stockholm**

Anf. 27 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Emma Wallrup har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att bevara goda möjligheter för arbetspendling på tågsträckan Sandviken–Gävle–Stockholm. Därutöver ställer hon frågan om jag kommer att verka för att regeringen ska föreslå ett nytt ägardirektiv och ett på sikt slopat avkastningskrav för SJ.



Jag har full förståelse för att många blir besvikna när tåglinjer läggs ned. SJ startade för cirka tio år sedan en direkt tågförbindelse från Sandviken till Stockholm via Uppsala och Arlanda genom att förlänga ett morgontåg från Gävle. Beläggningen efter tio års trafik är enligt SJ mycket låg, vilket har medfört att SJ inte längre anser sig kunna bedriva trafiken på kommersiell grund.

Ansvar för att tillgodose resenärers behov av arbetspendlande och andra vardagsresor är ett regionalt ansvar. Den nya kollektivtrafiklagen som trädde i kraft i januari 2012 ger nya möjligheter för två eller flera regionala kollektivtrafikmyndigheter att i samverkan organisera kollektivtrafik över länsgränser i de fall trafiken är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendlande. Detta ger möjlighet till att upphandla en effektiv kollektivtrafik i form av exempelvis tågtrafik och skapar förutsättningar för arbetspendling även där tågtrafik inte är möjlig att bedriva på rent kommersiell grund.

Jag vill vara tydlig med att samarbetsregeringen prioriterar järnvägen. Det görs bland annat genom att stärka järnvägsunderhållet med ytterligare ca 5 miljarder kronor under mandatperioden i syfte att främja järnvägens robusthet och tågens punktlighet.

En väl fungerande järnväg för både gods och persontransporter är en del i regeringens politik för att Sverige ska uppnå EU:s lägsta arbetslöshet år 2020. En fungerande järnväg förbättrar också förutsättningarna för att miljö- och klimatmål ska nås.

De ekonomiska målen för SJ ändrades senast vid årsstämman i april 2014. Jag har fått besked från det ansvariga statsrådet Mikael Damberg att det just nu inte finns några planer på att ändra dessa.

Anf. 28 EMMA WALLRUP (V):

Herr talman! Jag tackar infrastrukturministern så mycket för svaret. Det råder lite delade meningar om hur viktig denna linje är och hur hög beläggningen är. Vad man tycker är rimligt och inte kanske beror på den nivå som SJ mäter efter när man tittar på beläggningsgraden. De lokala tjänstemännen från Gävle kommun har försökt uppmärksamma SJ på att det ofta är full beläggning på de här tågen, särskilt till Gävle. Det pekar snarare på behovet av utökade resurser.

Sveriges inrikes transporter står i dag för en tredjedel av våra klimatutsläpp. Vi behöver verkligen agera kraftfullt, och vi har inte råd att minska linjer och ta bort linjer som är viktiga. Det är beklagligt att just vinstjakten hos SJ tvingar dem att lägga ned linjer som används och som är viktiga även ur arbetsmarknadssynpunkt.

Forskning visar att arbetsmarknader med under 100 000 arbetsplatser riskerar att på lång sikt bli avfolkningsbygder. För högre yrkesspecialisering krävs större arbetsmarknader för att innehålla alla de kunskaper som en dynamisk region kräver. Sandviken och Gävle har haft bra förbindelser med Uppsala som har möjliggjort arbetspendling mellan dessa orter och stärkt arbetsmarknaden där. Trots att det finns problem när det gäller utökningen i dag har det funnits ett incitament för att bygga upp arbetsmarknaden i till exempel Sandviken.

De nu beslutade neddragningarna av tågtrafiken riskerar att begränsa utvecklingsmöjligheterna både i Sandviken och i Gävle då det försämrar möjligheten att bo på dessa orter och arbeta i Uppsala, till exempel.

Vänsterpartiet anser att SJ:s vinstuppsdrag i dag är bekymmersamt och olyckligt. I stora delar drivs SJ precis som vilket annat vinstdrivande företag som helst, trots att det borde vara samhällsnyttan som är meningen. Vi har ett problem med arbetslöshet i dessa bygder och talar om att vi vill värna människors arbeten. Nu blir det som att den ena handen inte vet vad den andra gör när vi drar in denna viktiga linje som kan bidra just till arbetsmöjligheter.

Det avkastningskrav som SJ har missgynnar i detta fall den regionala utvecklingen eftersom SJ tvingas prioritera bort lågtrafikerade sträckor. Det motverkar också arbetet för att minska klimatpåverkan och stimulera järnvägens samhällsnytta. Vinsten bör rimligen investeras i verksamheten, och lönsamhetskravet bör beakta den samhällsekonomiska långsiktiga vinsten i hela landet.

Det kommer allt fler rapporter om att ojämlikhet skadar ett lands ekonomi. Om man accepterar att ojämlikheten mellan regioner ökar ökas också klyftorna. Jag tror inte att det bygger en långsiktigt stark ekonomi i Sverige. Jag tror att om vi bygger hela Sverige starkt får vi också en starkare ekonomi därför att vi får minskade klyftor mellan regioner och mellan människor. På det sättet blir det hela stabilare, vi använder våra resurser mer effektivt och så vidare.

Anf. 29 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Jag vill börja med att förtydliga att det interpellationssvar som nyss lästes upp i kammaren var inlämnat före budgethanteringen i riksdagen häromdagen, vilket innebär att den satsning på 5 miljarder under mandatperioden som aviserades av regeringen i budgetpropositionen inte kommer att bli av. Budgeten för 2015 innehåller 1,5 miljarder mindre till järnvägsinnehåll eftersom det var den borgerliga budgeten som vann riksdagens gehör. Därmed är det tydliggjort att interpellationssvaret är lite gammalt i detta avseende.

När det gäller sakfrågan i interpellationen vill jag vara tydlig med att vad det handlar om är *en* avgång som dras in – avgången från Sandviken klockan sex på morgonen. SJ uppger att beläggningen på denna avgång har varit under 10 procent och gör bedömningen att det är orimligt att fortsätta med trafik. Det innebär inte att det inte finns några förbindelser mellan Gävle och Sandviken, utan det finns fortsatt möjligheter att med både länståg och buss transportera sig från Sandviken till Gävle och där byta till det tåg som fortfarande går mellan Gävle och Stockholm.

Det försvinner inte några möjligheter att arbetspendla; däremot dras just denna avgång in. SJ bedömer att det här är en regional arbetspendlingssträcka snarare än en sträcka som lämpar sig för kommersiell trafik. Det är det som är SJ:s uppdrag att bedriva. Däremot finns det som sagt fortfarande möjlighet att via andra transportsätt ta sig mellan Sandviken och Gävle och, om man så önskar, byta vidare mot Uppsala och Stockholm.

Det är viktigt att säga att vi från regeringens sida delar den ambition som Emma Wallrup ger uttryck för, nämligen att minska klyftor och öka jämlikhet i samhället både mellan enskilda personer och individer och mellan regioner.

Jag tror dock att det är att dra lite långtgående slutsatser av att SJ drar in en avgång på en sträcka om man påstår att detta hotar jämlikheten i

landet. Vi ska naturligtvis se till att det finns goda förbindelser och även bygga ut möjligheten till arbetspendling i hela landet, vilket är en oerhört viktig ambition. Men jag tror att man ändå får ha lite proportion på frågorna.

Anf. 30 EMMA WALLRUP (V):

Herr talman! Det är flera linjer som har dragits in i Mälardalen. SJ:s avkastningskrav gör att man riskerar att flera linjer dras in i många områden där det inte går att hänvisa till lönsamhet exakt på dessa linjer. Detta är ett större problem, och Sandviken är ett exempel av många.

Det stora problemet är att SJ har prioriterat sitt avkastningskrav och tänkandet kring det så högt att man inte ens har fört en dialog med Sandvikens kommun. Kommunen har försökt ta kontakt med SJ och träffa dem för att tala om det här, men det är lättare för mig att tala med infrastrukturministern än det är för Sandvikens kommun att tala med SJ. Detta tycker jag också indikerar att SJ inte har någon tydlig roll i att verka för att stärka och ha en dialog med regionerna för att utveckla dem.

Det är just därför jag tycker att vi bör utveckla SJ:s ägardirektiv. Det ska vara andra samhällsnyttiga mål som gäller än att bara generera vinst. Nu är avkastningskravet hela 10 procent. Det innebär att staten förra året fick in närmare 5 miljarder kronor. Det är mycket pengar, som skulle ha kunnat gå till SJ:s verksamhet. Järnvägsfrämjandet har också pekat på att det skulle vara viktigt att återföra pengarna till SJ:s verksamhet eftersom man ser de stora behov som finns av en stark järnvägstrafik i landet både för ekonomi och för jämlikhet mellan regioner.

Jag kan också se att det finns ett problem med den syn som vi har på demokratiskt styrda bolag; vi styr dem ofta precis som ett privat bolag, som ska vara vinstdrivande. Då försvinner meningen med demokratin i bolagen. Jag tycker att de demokratiska bolagen borde gå före och visa hur man kan tänka på allmännytta och ha ett helhetstänkande där man får en långsiktigt stark ekonomi. Man ska inte i första hand gå på kortsiktig vinst och titta på enstaka detaljer för att få denna vinst, som kanske förstör för helheten.

Jag har tänkt på detta i många fall även i kommunalt styrda bolag och i demokratiskt styrda bolag över huvud taget. Vi har låtit det gå så långt när det gäller att de ska vara vinstdrivande. Det gäller till exempel Vattenfall. Då tar vi bort samhällsnyttan, miljönyttan och den sociala nyttan. Det ser jag som ett stort problem. Jag skulle vilja att vi utvecklar SJ:s ägardirektiv och stärker det långsiktiga tänkandet vad gäller ekonomi, sociala aspekter och miljöaspekter.

Anf. 31 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! Det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som har ansvaret för att bedriva kollektivtrafik för arbetspendling i arbetsmarknadsregioner. Och det är länsstyrelsen som tillsammans med berörda gör upp planer för det. Det är viktigt att skilja på vad som är kommersiell trafik och vad som är länstrafik och arbetspendlingstrafik. Ibland uppstår en situation där SJ blir utkonkurrerat på vissa sträckor av de lokala trafikbolagen.

Hela frågan är en del som belyses i den utredning om järnvägens organisering som pågår och som kommer att lämna sitt slutbetänkande

under nästa år. Jag ser fram emot att ta del av de slutsatserna och se om justeringar behöver göras, i kollektivtrafiklagen och ägardirektiv och så vidare.

Just ägardirektiven till de statliga bolagen är en ägarstyrningsfråga som hanteras av statsrådet Mikael Damberg. Jag avstår därför från att ge mig in i en mer allmän diskussion om ägardirektiv och statens uppdrag till sina bolag. Jag tipsar Emma Wallrup om att ställa en ny interpellation till statsrådet Damberg om hon vill ha en diskussion om ägardirektiv i allmänhet.

Anf. 32 EMMA WALLRUP (V):

Herr talman! Den här diskussionen visar tydligt på problemen med avregleringen av järnvägen. Konkurrensen med andra bolag tvingar SJ att tänka utifrån vinst före samhällsnytta. Det tycker jag är sorgligt.

Jag vill gärna komma tillbaka och diskutera frågan om bolagens ägardirektiv med flera ministrar. Det är en väldigt intressant fråga. Men jag tycker också att det är infrastrukturministerns ansvar att se över ägardirektivet för SJ och ta politisk ställning för hur vi ska få långsiktighet och ett klimattänkande som bär såväl den sociala aspekten och miljöaspekten som ekonomin.

Jag tror också att vi behöver få in mer långsiktiga mål för att nå alla de tre pelarna som vi brukar tala om när vi diskuterar hållbarhet. Det är nämligen just kortsiktigheten som är problemet. Här ser vi det återigen när SJ måste spara för att få budgeten i balans den här korta perioden. Och då drar de in på linjer som kanske skulle stärka arbetsmarknadsregioner som behöver bli stärkta. Det är sorgligt.

Jag vill också påtala problemet med att vi nu har en borgerlig budget och förlorar 1,5 miljarder till järnvägen som vi såväl behöver. Det är väldigt tråkigt. Jag ser fram emot att debattera det här i valrörelsen som kommer nu framöver eftersom det går åt helt fel håll, vilket är sorgligt.

Anf. 33 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S):

Herr talman! I den sista delen är vi helt överens. Det är en jätte viktig och allvarig situation för järnvägen i Sverige att de extra satsningar på 1,5 miljarder för 2015 som fanns i regeringens budgetproposition inte kommer att gå till oerhört viktiga satsningar på att underhålla och vidmakthålla statusen på den svenska järnvägen. Jag hoppas verkligen att det blir en valfråga som kommer att diskuteras mycket. Jag tror nämligen att svenska folket har betydligt högre ambitioner för järnvägen än den borgerliga oppositionen i riksdagen har.

Med det sagt vill jag ändå säga att järnvägstrafiken i Sverige har ökat väldigt kraftigt under de senaste åren. Det är också ett skäl till att slitaget på järnvägen har ökat och att det krävs ännu större underhållsinsatser för att se till att tågen har möjlighet att komma i tid och att man får mindre störningar. Men det är framför allt den regionala trafiken och arbetspendlingen med tåg som har ökat. Det är en konsekvens av att man kör mer subventionerad trafik. Den och SJ, som har den kommersiella trafiken, är två olika funktioner i samhället. Det är viktigt att man ser till att göra en samlad bedömning av den totala samhällsnyttan när man tilldelar tåglägen och tider.

Tågtrafiken är viktig. Den behöver definitivt utvecklas. Men jag är inte säker på att den diskussionen förs bäst utifrån en enskild delsträcka och en enskild avgång. Jag tror att det här är en större diskussion som vi säkert behöver återkomma till i olika sammanhang.

Överläggningen var härmed avslutad.

## § 8 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

*den 4 december*

### **2014/15:174 Panzsjukhuset**

av *Désirée Pethrus* (KD)

till statsrådet Isabella Lövin (MP)

### **2014/15:175 Strandskydd**

av *Fredrik Christensson* (C)

till klimat- och miljöminister Åsa Romson (MP)

### **2014/15:176 Alkoholsmuggling**

av *Per Åsling* (C)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

## § 9 Anmälan om skriftligt svar på fråga

Skriftligt svar på följande fråga hade kommit in:

*den 3 december*

### **2014/15:101 Interna påslag på av FMV till Försvarsmakten levererade tjänster**

av *Allan Widman* (FP)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

## § 10 Kammaren åtskildes kl. 10.45.

Förhandlingarna leddes av talmannen.

Vid protokollet

ANN LARSSON

*/Eva-Lena Ekman*



§ 1 Anmälan om subsidiaritetsprövning.....	1
§ 2 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer .....	1
§ 3 Ärenden för hänvisning till utskott.....	2
§ 4 Svar på interpellationerna 2014/15:149 och 158 om miljösatningar på vägtrafiken .....	2
Anf. 1 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP).....	2
Anf. 2 STEN BERGHEDEN (M) .....	4
Anf. 3 JOHAN HULTBERG (M) .....	4
Anf. 4 STINA BERGSTRÖM (MP) .....	6
Anf. 5 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP).....	6
Anf. 6 STEN BERGHEDEN (M) .....	7
Anf. 7 JOHAN HULTBERG (M) .....	8
Anf. 8 STINA BERGSTRÖM (MP) .....	9
Anf. 9 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP).....	10
Anf. 10 STEN BERGHEDEN (M) .....	11
Anf. 11 JOHAN HULTBERG (M) .....	12
Anf. 12 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP).....	12
§ 5 Svar på interpellation 2014/15:157 om nedläggning av Miljömålsberedningen .....	13
Anf. 13 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP).....	13
Anf. 14 JOHAN HULTBERG (M) .....	14
Anf. 15 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP).....	15
Anf. 16 JOHAN HULTBERG (M) .....	16
Anf. 17 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP).....	17
Anf. 18 JOHAN HULTBERG (M) .....	18
Anf. 19 Klimat- och miljöminister ÅSA ROMSON (MP).....	18
§ 6 Svar på interpellation 2014/15:156 om färre djurförsök och 3R-center.....	19
Anf. 20 Landsbygdsminister SVEN-ERIK BUCHT (S).....	19
Anf. 21 JENS HOLM (V) .....	20
Anf. 22 Landsbygdsminister SVEN-ERIK BUCHT (S).....	21
Anf. 23 JENS HOLM (V) .....	21
Anf. 24 Landsbygdsminister SVEN-ERIK BUCHT (S).....	22
Anf. 25 JENS HOLM (V) .....	23
Anf. 26 Landsbygdsminister SVEN-ERIK BUCHT (S).....	23
§ 7 Svar på interpellation 2014/15:142 om försämringar i tågtrafiken mellan Sandviken och Stockholm.....	24
Anf. 27 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) .....	24
Anf. 28 EMMA WALLRUP (V).....	25
Anf. 29 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) .....	26
Anf. 30 EMMA WALLRUP (V).....	26
Anf. 31 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) .....	27
Anf. 32 EMMA WALLRUP (V).....	27
Anf. 33 Statsrådet ANNA JOHANSSON (S) .....	28
§ 8 Anmälan om interpellationer.....	28
§ 9 Anmälan om skriftligt svar på fråga.....	29
§ 10 Kammaren åtskildes kl. 10.45.....	29